notiziario della sat dlf udine

Numero 33 Anno 9 (2) Giugno 2004

Carrozze Gran Confort: una vita per le FS

Tra i progetti più validi di materiale rotabile commissionati dalle Ferrovie dello Stato deve essere sicuramente annoverato quello relativo alle carrozze Gran Confort.

Vecchio di oltre trent'anni, il progetto di questa carrozza è tutt'ora valido, tanto che le GC rappresentano una componente fondamentale del parco FS per i treni di maggior prestigio.

Le prime GC nascono sulla carta nel 1969 ed entrano in servizio dal 1971 al 1973 su alcune rotte di Trans Europ Express, i convogli allora più importanti, che dai complessi diesel di Aln 448/460, grazie alla completa elettrificazione delle rotte di competenza, passavano al materiale ordinario che non poteva non essere di prestigio.

Diversi gli accorgimenti allora utilizzati ed unica la comodità che al tempo esse potevano offrire, quali l'aria condizionata con impianti Marelli-Stone (presente in quegli anni solo sugli ETR e sulle ALe 601), le porte scorrevoli con apertura servoassistita e telechiusura, le tende Veneziane a comando elettrico inserite tra i vetri dei finestrini, gli stipetti con tanto di appendini per riporre gli abiti dietro ad ogni poltrona nelle carrozze con scompartimenti, uno spazio apposito per bagagli voluminosi nelle carrozze ad ambiente unico. I velluti utilizzati per i sedili e la moquette dai colori morbidi conferivano ancor più luminosità ad un ambiente dominato da ampie superfici trasparenti (le stesse porte intercomunicanti sono tutte di vetro).

Con una massa di 50 t circa, una lunghezza di 26,4 m, 48 posti a sedere di 1ª classe ed una velocità massima di 200 km/h, le prime GC uscirono di fabbrica nei classici colori TEE rosso bordeaux e giallo sabbia con filetto ed imperiale grigio nebbia e carrelli in nero, in numero di 28 unità e precisamente 18 carrozze di 1ª classe, 5 carrozze ristorante e 5 bagagliai-generatori dotati di due motoalternatori per alimentare l'apposita condotta del treno.

Agli inizi degli anni Settanta furono messe in composizione a tre dei set-

Carrozza tipo TEE 1969 nei colori Gran Confort esposta a Pordenone nel 1988 (foto C. Canton)

te TEE che interessavano l'Italia: il Ligure Milano-Marsiglia, il Lemano Milano-Ginevra ed il Mediolanum Milano-Monaco di Baviera: alla loro testa di solito si trovava sempre una E 444, ma non erano infrequenti macchine più modeste, come le E 636 specialmente tra Genova e Ventimiglia.

Gli altri quattro TEE italiani avevano invece in composizione carrozze di altro tipo: il Cisalpin Parigi-Venezia aveva le tipo inox delle SNCF, il Mont Cenis (dal 1977) Milano-Lione, aveva le Eurofima FS, il Ticino ed il Gottardo Milano-Zurigo erano espletati dagli elettrotreni policorrenti delle SBB.

Dalla versione TEE uscì di fabbrica negli anni 1973-77 anche quella esclusivamente per tratte interne, carrozze che differivano dalle prime solo per i colori esterni che erano grigio ardesia e avorio antico con due fasce in rosso segnali, imperiale (liscio) in grigio ardesia e carrelli neri. In quegli anni ne furono messe in circolazione 150 di prima classe (altrettante entrarono in servizio alla fine degli anni Ottanta, però con l'imperiale cannellato), 21 carrozze ristorante (altre unità furono successivamente prodotte) e 20 bagagliai.

Le GC portarono indubbiamente una ventata di modernità anche sulle linee interne, andando a sostituire complessi di ALe sulle relazioni più importanti: nacquero così i TEE nazionali, come l'Ambrosiano Milano-Roma, il Vesuvio Milano-Napoli e l'Adriatico Milano-Bari, ma furono impiegate (anche in promiscuità con le tipo X e le Eurofima di 1ª classe) pure su altri rapidi, in particolare fra la capitale e Napoli.

Pur essendo state tutte tarate per la velocità di 200 km/h, le GC poterono sfruttare questa loro dote solo molto più tardi dalla loro uscita di fabbrica, allorché fu aperta la prima tratta della Direttissima fra Settebagni e Città della Pieve (1977), furono dotate di smorzatori antiserpeggio ed i 200 km/h diventarono una velocità standard per i convogli più veloci.

A metà degli anni Ottanta le GC furono le protagoniste della creazione del rapido non-stop Miro, Milano-Ro-

ma senza fermate, solo di carrozze GC di 1ª classe e ben due vagoni ristoranti, una sorta di anticipatore del Pendolino ETR 450 che dal 1988 fu inizialmente messo in servizio proprio per coprire questa offerta, molto importante soprattutto nei mesi invernali quando nebbia e neve bloccavano gli aeroporti milanesi.
Con l'andare degli anni, l'aumentare dei passeggeri, la creazione degli IC (al posto di rapidi e TEE, anche con la seconda classe, espletata prima con le carrozze tipo X modificate e poi con le Z e Z1), le GC diventarono sempre più importanti per le FS, che le misero in composizione, per questo motivo, in promiscuo anche con le carrozze di 2ª classe per coprire un nuovo tipo di offerta ferroviaria, quella dei treni IC appunto.
Fu così che le GC uscirono dalle due rotte principali, quella centrale fino a Napoli e l'adriatica fino a Bari, per raggiungere sempre maggiori destinazioni, da Torino a Venezia, da Bolzano a Reggio Calabria, da Udine e Trieste fino a Lecce, percorrendo la linea salentina al traino di D 445 in quanto allora non elettrificata. Dove le GC non arrivarono mai (né lo faranno in futuro) è in Sicilia, in quanto questo tipo di carrozze non è adatto al traghettamento.
Nell'isola, i treni più prestigiosi dell'epoca venivano effettuati con le ALe 601 (rapido Peloritano), e con le Eurofima (rapidi Arlecchino ed Aurora).
Il successivo arrivo degli ETR 450 (e delle serie successive), nonché e soprattutto degli ETR 500 (anni Novanta), ha detronizzato le GC dalla rotta storica che era anche quella del Settebello, Milano-Roma, dirottandole su altre linee più in periferia, in testa ad IC la cui numerosità andava sempre più incrementandosi all'aumentare dei nuovi collegamenti che venivano via

Carrozza tipo GC 1970 esposta all'Expò di Conegliano nel 1990 (foto C. Canton)

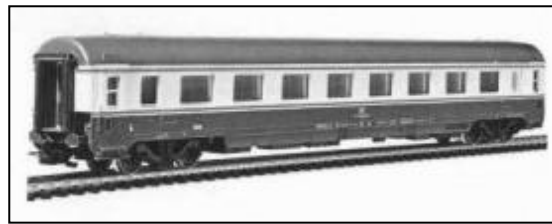
via impostati ai cambi di orario, per raggiungere Taranto, Crotone, Cosenza, Terni, Salerno, Chiasso, Ventimiglia, tanto che le necessità di servizio portarono alla riconversione al servizio interno anche le GC ex TEE (1ª classe e ristorante), che dopo la soppressione dei questi treni internazionali erano state accantonate in attesa di tempi migliori.
Quello che le GC non avevano mai fatto era di circolare in composizione ai treni notturni, ma anche questo tabù è stato superato con l'orario estivo 1999 allorché furono creati gli ICN (Intercity Notte), che per la prima classe mettono a disposizione dei viaggiatori proprio le comodità offerte dalle carrozze GC, ricolorate nella nuova livrea aziendale che ormai si è praticamente estesa a tutto il parco circolante di Grand Confort.
In conclusione, si può dire che le GC hanno fatto un pezzo di storia della ferrovia in Italia (che certamente non si è ancora conclusa): esse, macinando milioni di chilometri all'anno, hanno seguito il modo di viaggiare degli italiani, inizialmente riservate all'elite che poteva permettersi un biglietto TEE, per poi diventare di dominio pubblico con il solo supplemento IC (ancorché in prima classe), senza mai deludere in fatto di comodità e tranquillità di viaggio, sui binari di tutta la penisola: insomma, una vita per le FS.

Alessandro Fanutti

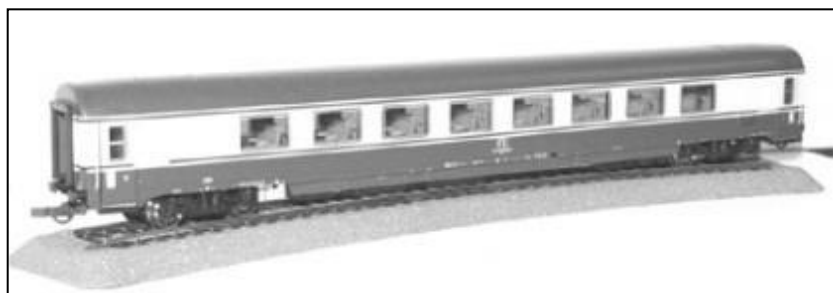
Carrozza Gran Confort ristorante a Pordenone nel 1988 (foto C. Canton)

Le Gran Confort nel modellismo

Con l'uscita del modello delle carrozze Gran Confort della Roco si hanno finalmente a disposizione dei mezzi in scala esatta, a prezzo "accessibile" (in linea con gli attuali listini delle case modellistiche che producono con metodi industriali), per poter completare gli IC degli anni '80 e primi anni '90 sui plastici o nelle bacheche ed allestire, in futuro i TEE.
In precedenza sia la Lima che la Rivarossi avevano proposto la riproduzione di queste carrozze; anche la Safer le propone in scala esatta, ma con produzione artigianale in metallo ed a un costo non proprio accessibile a tutte le tasche.
I modelli della Lima, che riproducevano una carrozza a scompartimenti, sia in livrea TEE che nella livrea denominata Bandiera, erano però in scala 1:100 ed avevano un aspetto da trenino giocattolo; infatti quando la ditta vicentina passò ad una produzione più raffinata continuò a produrle, però nella serie economica Hobby Line.
Quelli della Rivarossi, molto ben rifiniti per l'epoca (30 anni fa), erano in scala "Rivarossi" e cioè abbondanti in altezza e larghezza, ma leggermente più corti in lunghezza. La Rivarossi produceva un convoglio completo di furgone generatore, carroz-

Carrozza GC a scompartimenti Lima nei colori TEE

Carrozza Gran Confort Rivarossi

za a salone, carrozza a scompartimenti e carrozza ristorante, in entrambe le livree; veniva venduto in una confezione che comprendeva le 4 vetture o in un'altra assieme ad una locomotiva E 444. In catalogo ci fu anche una versione "Bandiera" con locomotiva E 656. Era inoltre possibile acquistare carrozze singole per allungare i convogli ed abbinare alla confezione completa anche una scatola con binari, ponte, passaggio a livello e trasformatore.
Anche la Safer propone tutte le versioni delle carrozze e precisamente, in livrea "Bandiera" sia con logo a televisore che con logo inclinato, 2 carrozze salone, 2 a scompartimenti, una ristorante ed un bagagliaio, mentre in livrea TEE propone 2 carrozze salone, 2 a scompartimenti, la ristorante ed il furgone.
La Roco, dopo un attesa durata tre anni, ha presentato il modello di una carrozza a salone nella livrea grigio/avorio in sei versioni, due con logo FS a televisore, due con logo inclinato e due con logo XMPR; seguirà la versione in livrea XMPR. Entro l'anno dovrebbero essere consegnate le carrozze ristorante ed in seguito le carrozze a scompartimenti ed il furgone generatore. La versione in livrea TEE verrà prodotta quando saranno a disposizione tutte le vetture che la componevano.
I modelli, ovviamente in scala 1:87 esatta, sono stati progettati a Salisburgo, ma sono stati prodotti in Cina (anche la Roco comincia a rivolgersi a questa nazione dove i costi di produzione sono minori).
Le carrozze Gran Confort sono state inserite nella linea che la Roco da quest'anno definisce Professional, una produzione intermedia che va bene sia sul plastico che in vetrina senza esagerare con super finiture, che alla fine vengono ad incidere sui costi. Gli unici aggiuntivi da montare sono le prese REC e i predellini per i manovratori; i mancorrenti sono montati in fabbrica.

Claudio Canton

Carrozza Gran Confort a salone di Roco con logo a televisore

Nasce la ferrovia regionale?

La giunta regionale del Friuli-Venezia Giulia ha costituito una società a responsabilità limitata denominata "Società Ferrovie Udine-Cividale S.r.l." con capitale iniziale di 50.000 euro. Si prefigge la gestione della FUC e del trasporto ferroviario di passeggeri e merci, la gestione di attività connesse alla mobilità di persone e di integrazione ai servizi di linea di trasporto pubblico, le operazioni, immobiliari, mobiliari, commerciali, locative e finanziarie ed ogni altra attività necessaria e utile per il conseguimento dell'oggetto sociale.
Ha poi stanziato 15,5 milioni di euro, da ripartirsi nel bilancio di quest'anno e nei prossimi due, quale contributo a Trenitalia per l'acquisto di nuovo materiale rotabile da destinare al trasporto locale. Questa operazione coprirà il 30% della spesa preventivata da Trenitalia in 50 milioni di euro. Entro il 2006 arriveranno 10 Minuetto, sia elettrici che diesel, e 8 E 464, con i seguenti tempi di consegna: 2 Minuetto quest'anno, altri 4 più 4 E 464 l'anno prossimo e gli ultimi 4 più altre 4 E 464 nel 2006.
Inoltre è stato approvato anche il regolamento attuativo della legge regionale sul trasporto combinato. La legge prevede sovvenzioni per lo sviluppo dell'intermodalità; si potranno così attrezzare aree di sosta, riconvertire terminal, acquistare semirimorchi, casse mobili, container, macchine operatrici per il movimento delle merci e natanti. Sono a disposizione 500.000 euro per ogni anno dal 2004 al 2006.
L'assessore ai trasporti ha dichiarato: "Passeremo dal primato della gomma con la sussidiarietà della rotaia al primato della rotaia e alla sussidiarietà della gomma".
Vedremo se sarà vero!

Claudio Canton

Dalla stampa:

Contrabbando "in scala"

Fermato alla frontiera nei pressi di Basilea, all'alt della polizia tra Svizzera e Germania si è sentito morire: stava trasportando materiale scottante per un valore di circa 56 mila euro.
Il malcapitato altri non era che un collezionista di trenini elettrici, fermato mentre cercava di introdurre in Svizzera, senza dichiararli, centinaia di vagoncini, locomotive e rotaie.
Il contrabbandiere modellista è potuto ripartire con i suoi tesori solo dopo aver pagato una multa pari a 12 mila euro ed essersi visto notificare una sanzione per importazione in stato di contrabbando.

Visita al deposito locomotive di Villach

Il due giugno una ventina di soci della SAT, a cui si sono aggiunti parenti e simpatizzanti, ha visitato il deposito locomotive di Villach. Esso è situato in corrispondenza della stazione di Villach Westbahnof ed è dotato di piattaforma girevole ad azionamento elettrico, con relative rimesse e di officine sia per locomotive che per vagoni.
La visita è stata organizzata con l'appoggio logistico dei nostri amici dell'associazione Nostalgiebahnen in Kärnten.
A fare gli onori di casa è stato il capo deposito, che ha poi lasciato il compito di accompagnare il gruppo dei partecipanti a dei macchinisti istruttori ed a dei tecnici di officina.
Vista la consistenza del gruppo, oltre 30 persone, si sono formati dei sottogruppi che si sono così alternati nella visita dei vari settori del deposito.
Si è cominciato con la sala riunioni ed istruzione, dove era stato approntato un buffet e dove tramite mezzi audiovisivi è stato presentato il deposito locomotive, che ha una dotazione di 150 macchine: tra esse le Taurus 1016 e 1116 (queste bicorrenti), le 1044, le Hercules 2016, le 2043, le 2067 e 2068 da manovra, più alcune automotrici della classe 5047.
L'unico problema di tutte le spiegazioni è stata la differenza di lingua, ma grazie a dei soci che capiscono il tedesco ci si è capiti, pur con qualche difficoltà con alcuni termini tecnici.
Si è poi scesi nelle officine, dopo essere stati dotati di elmetti protettivi, che a prima vista sembravano normali cappellini pubblicitari con il marchio ÖBB, ma che in realtà presentavano sotto la stoffa una calotta di plastica antinfortunistica. Molti sono rimasti dispiaciuti del fatto che al termine della visita si è dovuto restituirli!
L'edificio delle officine è stato completamente ricostruito nel 1995 con criteri d'avanguardia.
E' stato mostrato il magazzino ricambi a gestione computerizzata: appena un pezzo viene a scarseggiare, automaticamente viene provveduto al suo ordine.
Si è quindi passati all'officina carri, dotata di tutte le attrezzature necessarie alle lavorazioni, nonché di reparto lamiere, falegnameria, apparecchiatura computerizzata per la prova freni e pressa per la rimessa in linea di lamiere deformate. Qui vengono riparati anche i carri di altre amministrazioni che presentano problemi di circolazione. Tutto il materiale di scarto viene riciclato; per esempio la segatura prodotta dalla lavorazione del legname per i pavimenti dei carri viene compressa in blocchetti che poi sono utilizzati nei caminetti e nelle stufe.
L'impianto è anche dotato di una sala di lavaggio dei mezzi, delle dimensioni di una carrozza, dove l'operatore non entra mai: egli imposta sul computer il tipo di mezzo da pulire ed automaticamente esso viene lavato in ogni sua parte, anche nel sottocassa.
Si è quindi passati nelle officine carrozze e locomotive; anche qui c'erano molti mezzi in riparazione.
Interessante il binario dotato di 3 livelli di lavoro che permette le lavorazioni sotto la macchina con la fossa di visita, a livello della cabina e del tetto con passerelle alla loro altezza. Si è potuto così ammirare una Taurus da tutti i punti di vista, con particolare riferimento al tetto, fatto che non è cosa di tutti i giorni. In precedenza si erano potuti osservare i

Sul "tetto" della Taurus 1116 071 (foto C. Canton)

carrelli, e più precisamente il sistema di trasmissione del moto e l'impianto frenante a dischi, di una Taurus che era stato sollevata da un ponte elevatore sul tipo di quelli dei meccanici auto, ovviamente rapportato alle dimensioni della locomotiva.
In conclusione in queste officine sono possibili tutte le lavorazioni su ogni mezzo, dal semplice cambio dei ceppi dei freni alla revisione generale, con la sola esclusione della verniciatura.
Si è poi passati sul piazzale esterno con visita della piattaforma girevole e delle rimesse a settore circolare.
Ma la vera sorpresa consisteva in una Taurus ed una Hercules a nostra completata disposizione. La Hercules era la 2016 054 ed era posta a fianco della 2043 064 per fare un raffronto. Si è stati inviati a salire nella spaziosa cabina ed ad attraversare il vano motori per recarsi nell'altra cabina. Qui è stato spiegato tutto il funzionamento del banco di guida e della macchina, ovviamente il tutto è gestito da un computer, che si rifiuta di

La Taurus 1116 079 in officina sui cavalletti (foto C. Canton)

Hercules 2016 e 2043 a confronto (foto C. Canton)

fare partire il treno se non sono stati impostati tutti i parametri richiesti, quali il tipo di treno, il suo peso, la linea da percorrere, ecc., ecc.. La locomotiva è stata anche accesa, e qualcuno si anche chiesto se lo fosse stata veramente perché la rumorosità è veramente minima, ma non è stato possibile muoversi per esigenze di servizio.
Si è poi passati alla Taurus che era la 1047 505 della GySEV/ROeEE.
Anche qui tutti in cabina, qualche ulteriore spiegazione, anche se il banco è unificato, come su tutte le macchine dell'ultima generazione, e via a manovrare su e giù per lo scalo con la dimostrazione della potenza e dell'accelerazione della locomotiva, che viene chiamata la Ferrari sulle rotaie, e del sistema di sicurezza SIFA, detto dell'uomo morto: se entro pochi secondi da quando si sente l'avviso vocale si-fa il macchinista non preme un pedale, il treno si ferma perché si presume che il guidatore non sia in condizioni di poter condurre il treno per un malore o per altri motivi. Una ulteriore sorpresa è stata quella che qualcuno ha avuto la possibilità di guidare la Taurus.
Una nota di colore: ci è stato fatto notare che le Taurus delle ÖBB e quelle della GySEV sono uguali, a parte la livrea, con l'unica eccezione che quelle magiare sono dotate di lavandino su precisa richiesta sindacale dei loro ferrovieri!
Alla precisa richiesta su cosa succederà nel deposito di Villach con la divisionalizzazione delle ÖBB, è stato risposto che per i prossimi due anni tutto rimarrà invariato, poi… si vedrà.
Dopo la tradizionale foto di gruppo sulla piattaforma girevole, orientata appositamente verso le migliori condizioni di luce, ci sono stati i ringraziamenti ed i saluti e l'offerta al personale del deposito di alcune bottiglie di ottimo vino friulano, dono molto apprezzato.
Alla fine tutti hanno fatto un paragone con le visite che sono state fatte nei depositi italiani……

Claudio Canton

La "nostra" Taurus: la 1047 505 della Gysev/ ROeEE

140 anni di ferrovie a Villach: Deposito Locomotive aperto

Il 26 giugno ricorrevano i 140 anni della prima ferrovia a Villach; nell'occasione il locale deposito locomotive è stato aperto al pubblico.
Tra le centinaia di visitatori c'erano anche due italiani, lo scrivente ed un suo amico appassionato di treni, ma non iscritto alla SAT. La presenza era del tutto casuale, dovuta ad una gita a Villach, dove si è scoperto la possibilità della visita.
Lo schema della visita seguiva la traccia di quella della SAT, però con qualche piccola, ma significativa, differenza. All'interno delle officine, nella zona riparazione carrozze e locomotive, venivano venduti libri appena editi e dedicati alla Lavantalbahn ed alla linea Maribor (Marburg)-Klagenfurt-Spittal a/d Drau-Franzensfeste (Fortezza); la tratta Klagenfurt-Villach era quella che "compiva" gli anni, 140.
Oltre a questo era presente un plastico in scala H0 (1,50 x 4 metri circa), di discreta fattura, un'interessante mostra di foto ferroviarie della zona ed un piccolo concorso di disegni di bambini.
Tra le macchine esposte spiccava la 1020 018 in riparazione.
Come da tradizione era previsto il giro (circa 2 km tra andata e ritorno) con una Taurus, in questo caso la 1016 026, con la piccola differenza che la coda di gente in attesa di salire sulla locomotiva era molto lunga; circa ogni 10 minuti salivano una ventina di persone, e questo ininterrottamente dalle 9.00 alle 15.00.
Da segnalare infine una dimostrazione congiunta dei genieri dell'esercito e dei vigili del fuoco che prevedeva il recupero di un carro deragliato, un tramoggia da demolire, che era stato rovesciato su di un fianco fuori dal binario.
Sempre a Villach il 14 giugno era stata organizzata una piccola fotoparata sulla rotonda.
Erano presenti una Taurus della MÁV ed una della GySEV e 5 Taurus delle ÖBB, una con scritta "Lich ins dunkel" (1116 100), una con scritta "Kioto" (1016 023), una scritta "150 Jahre Semmering" (1116 200), una 1016 con il vecchio stemma ed una 1116 con il nuovo stemma; per completare la serie c'era anche una Hercules 2016.

Denis Carlutti

Udine remember

Maggio 1965, stazione di Udine.
Sul primo binario è fermo un lungo convoglio passeggeri; sul marciapiede c'è intensa attività e movimento, accompagnati da un continuo brusio.
Dai finestrini aperti delle carrozze la gente si sporge a guardare dove sono i parenti o gli amici per salutarli, altri per richiamare l'attenzione dei carrelli con le vivande e le bibite o quello dei giornali.
In tutto questo movimento si muovono i carrelli dei portabagagli e i "trenini" della posta, che si fanno strada a clacson verso i bagagliai….
Si odono richiami, saluti in italiano, qualcos'altro in tedesco e in friulano e di tanto in tanto la voce dell'altoparlante sovrasta tutti: "Tornate presto….. Buon viaggio….. Mandi….. Viôt che li al è libar….. E' in partenza dal 4° binario….".
Osservo tutto questo da un piazzale rialzato, posto poco più in là del segnale di partenza, dove il locomotore del treno è fermo.
Il macchinista, sporto dal finestrino, sembra aspettare che qualcuno saluti anche lui, tanto guarda insistentemente la folla…..
S'odono trilli di fischietto: è il capostazione che da il via.
Il personale del treno inizia a chiudere gli sportelli con dei colpi decisi, che rimbombano sotto le pensiline; si sente il chiudersi dei portelloni dei bagagliai, come un soffio e poi un colpo soffocato….
Ancora alcuni controlli tra il personale ed anche questo sale a bordo.
Un ultimo trillo e paletta alzata verso il macchinista; intanto i saluti e l'agitarsi delle mani dai finestrini e dalla gente sul marciapiede si è fatto frenetico….
Dopo un cenno il macchinista rientra dal finestrino; la "sua" macchina, una E 646 nella splendida livrea grigio perla/verde magnolia con le modanature in alluminio, dà due fischi lunghi ed uno corto; poco dopo si ode la risposta uguale della macchina in coda, che giunge attutita, un po' dalla lontananza, un po' dalla presenza degli edifici; il convoglio si avvia.
Quando passa davanti al mio posto d'osservazione già si sente il tipico suono dei motori sotto sforzo; il macchinista lascia per un attimo i comandi e chiude il finestrino, facendogli fare il singolare suono di cremagliera….
Passano un paio di carrozze italiane, un bagagliaio, un carro per collettame, il bagagliaio austriaco, nel suo verde cupo, e poi altre carrozze italiane, austriache, con gente ancora affacciata o che si sbraccia a salutare i conoscenti oramai lontani, letti della CIWL, la ristorante della CIWL, la carrozza russa, che attira per un attimo il mio sguardo, altre carrozze austriache ed infine in coda la carrozza blu tedesca; dietro ad esse una E 636 con il suo classico sibilo, che lavora in spinta al lungo convoglio (18 vetture).
Mentre il treno sfila, prendendo velocità, si sente più volte il fischio che la locomotiva in testa aziona ai passaggi a livello della tratta urbana della linea per Tarvisio.
In stazione torna la calma e la gente sfolla dal marciapiede…. Anch'io lascio il mio posto "d'osservazione"…. Lo "spettacolo" è finito. L'espresso per Wien è partito!
Ricordi di un epoca che non c'è più.

Denis Carlutti

Una Taurus decorata per il giubileo del Semmering

In occasione del giubileo della linea del Semmering, 150 anni dalla sua apertura, è stato indetto un condorso di disegno cui hanno partecipato 15.000 bambini delle scuole elementari austriache che hanno espresso con la loro fantasia le immagini della storica ferrovia che collega Vienna con il sud dell'Austria.
Ora, le Ferrovie Austriache, in collaborazione con l'Unesco, la Roco ed il Gruppo Amici della Ferrovia del Semmering, hanno scelto i due migliori disegni che, opportunamente ingranditi, sono stati riprodotti sulle fiancate della Taurus 1116 200, che accanto a questa specifica caratteristica ha anche quella di essere l'unica locomotiva delle ÖBB ad avere la livrea degli Eurocity ÖBB, ovvero i treni di alta qualità in servizio interno al territorio austriaco, livrea caratterizzata dal colore grigio e da quello rosso.
La Taurus "decorata" è stata presentata a Linz il 10 maggio, mentre il 16 maggio è stato programmato un viaggio speciale proprio lungo la linea del Semmering.
Da parte sua, la Roco riprodurrà in H0 il modello della 1116 200 e destinerà 13 euro del ricavato dalla vendita di ogni modello a fine benefici.
Dopo 4 anni dall'uscita di fabbrica della prima Taurus, a maggio 2004 è stato consegnato alle Ferrovie Austriache l'esemplare n. 200, tanto che questa categoria di macchine polifunzionali, immatricolate nei gruppi 1016 e 1116, è destinata a diventare il gruppo più numeroso della vicina Repubblica.
Le Taurus, oggi circolanti con le insegne di ÖBB, DB, MÁV e GySEV, hanno una potenza di 6400 kW, 230 km/h di velocità massima, 86 t di peso e vengono prodotte dalla Siemens Austria AG.

Alessandro Fanutti

La Taurus del giubileo del Semmering (foto ÖBB)

Notizie Flash

Friuli

Ferrovieri pensionati in coda dall'alba per ritirare i buoni per i viaggi gratuiti. Infatti entro il mese di giugno gli ex ferrovieri dovevano rinnovare le concessioni per le agevolazioni loro concesse alcuni anni fa in cambio di un mancato aumento di stipendio dovuto alle ristrettezze di bilancio delle FS, ma l'ufficio di Udine, a cui fanno capo le province di Udine e Gorizia è aperto solo un giorno in settimana, così si registravano code chilometriche, con qualcuno che a sera non riusciva a compiere l'operazione. In seguito alle proteste e all'interessamento della stampa, considerata l'età degli aventi diritto, è stato deciso di prorogare il tutto al 31 ottobre.
Claudio Canton

Trenitalia in occasione dell'adunata degli alpini, che si è tenuta il 15 ed il 16 maggio a Trieste, ha organizzato numerosi treni speciali da Udine e da Venezia, nonché un servizio navetta tra la stazioni di Opicina, dove erano stati allestiti parcheggi, e quelle di Trieste Centrale (via Aurisina) e di Campo Marzio (via Rozzol). Non sono mancate le proteste perché i convogli si sono dimostrati insufficienti ad accogliere tutti gli alpini che avevano scelto il treno per recarsi a Trieste sapendo che in questa città c'è carenza di parcheggi.
Claudio Canton

In un incontro tra l'assessore regionale ai trasporti ed il sottosegretario ai trasporti della Germania è stato affrontato il problema della necessità della Baviera di creare un nuovo collegamento ferroviario con l'Europa meridionale. Due le possibilità: una verso la Lombardia attraverso la Svizzera, l'altra verso l'Austria, quest'ultima preferita dallo stato Bavarese. Si dovrebbe costruire una linea di 140 km tra Monaco e Salisburgo, passando per Freillassing e per il polo chimico di Muehldorf, con una spesa prevista di 619 milioni di euro.
L'assessore regionale ha dichiarato che è favorevole a questo collegamento, facendo presente che si stanno sviluppando le autostrade del mare, che si farà il Corridoio 5, che si avranno nuovi traffici verso il sud-est europeo, visto che la situazione dei Balcani sta migliorando, e che la distanza tra il porto di Trieste e Monaco è la metà di quella tra Monaco ed il porto di Amburgo.
Claudio Canton

Il comune di Codroipo ha acquistato per 190.000 euro l'area dell'ex scalo merci della stazione di Codroipo.
Potrà così finalmente avviare i lavori per l'autostazione e realizzare l'integrazione tra il servizio ferroviario e quello su gomma. Claudio Canton

Sulla linea Udine-Venezia i lavori per l'installazione del DCO proseguono a ritmo serrato. A Codroipo sono stati rimessi gli scambi, perciò questa località sarà di nuovo classificata come stazione. Inoltre è stato eliminato il segnale di protezione esterno di Casarsa lato Udine.
Roberto Vassilich

Il comune di Cividale ha definito una convenzione con Sistemi Territoriali che prevede lo stanziamento di 500 mila euro per la realizzazione della nuova stazione della località (vedi **il tender** n° 30). Verrà così eliminato il passaggio a livello che attraversa il piazzale della stazione e creato un centro intermodale in cui SI dovrà concedere "agli utenti del trasporto pubblico locale su gomma la facoltà di utilizzare, nell'ambito della stazione ferroviaria, la sala d'attesa, i servizi pubblici e le aree esterne di accesso". Claudio Canton

La sera del 22 maggio un'elettromotrice diretta da Udine a Trieste ha preso fuoco ed è stata fermata alla stazione di Buttrio dove i vigili del fuoco ha provveduto a spegnere le fiamme. I pochi passeggeri sono stati fatti proseguire con un altro convoglio.
Claudio Canton

Dopo le Ferrovie del Gargano anche la SITA, società controllata dalle FS, ha ordinato alla De Simon di Osoppo 20 autobus interurbani per un valore di 4,3 milioni di euro. Aumenteranno il parco mezzi di questa ditta che si occupa oltre che del normale trasporto pubblico su gomma anche dei servizi autosostitutivi delle ferrovie. Claudio Canton

Italia

Nella stazione di Susegana sono stati tolti gli scambi della linea che si dirigeva a Montebelluna. Inoltre è stato demolito il cavalcavia con la quale questa linea superava la SS13.
Roberto Vassilich

E' stato firmato a Roma l'accordo di programma tra Governo, regione Liguria e RFI per il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie a supporto del porto di Genova: in particolare, è prevista la realizzazione del terzo valico dei Giovi, la nuova linea ad alta capacità Milano-Genova, il quadruplicamente della linea Voltri-Brignole-Pieve Ligure, il sestuplicamento dei binari tra le stazioni Principe e Brignole, nonchè l'ammodernamento degli impianti tecnologici a servizio di diverse altre linee.
Alessandro Fanutti

Un accordo tra la regione Lazio e Trenitalia prevede nel triennio 2003-05 il rinnovo dell'intera flotta di treni per il trasporto locale, con un programma che prevede l'acquisto di 36 locomotive E464 e 72 carrozze a doppio piano di nuova generazione, la ristrutturazione di 100 vetture a piano ribassato e di 15 a doppio piano già in servizio.
L'investimento complessivo vede la partecipazione della regione Lazio ad un quarto della spesa, mentre la rimanente parte è a carico di Trenitalia. Alessandro Fanutti

Dalla primavera 2004, la Hupac ha istituito un nuovo treno combinato tra Duisburg e Novara Boschetto, del tipo non accompagnato, per il trasporto di container, casse mobili e semirimorchi fino a 4 metri di altezza. La particolarità sta nel fatto che la trazione per l'intero tragitto fra tre nazioni diverse è assicurata da un unico vettore, la SBB Cargo, che impiega proprie macchine e proprio personale. Alessandro Fanutti

Europa

La recente quanto inaspettata liberalizzazione del transito degli autocarri in Austria, decisa dal Governo di Vienna in contrasto con le disposizioni comunitarie, ha determinato

la soppressione di moltissimi i servizi di autostrada viaggiante, Ro-La, in circolazione sul versante italiano. Dopo la Ro-La Palmanova-Salisburgo, soppressa già all'inizio di gennaio, in aprile è stata la volta di tutti i servizi facenti capo all'interporto di Trento. Alessandro Fanutti

La direzione tirolese delle poste austriache ha deciso di abbandonare la ferrovia per le proprie spedizioni di pacchi e corrispondenza, in quanto giudicata troppo costosa e scarsamente efficiente rispetto alle aspettative. Così tra Innsbruck e Vienna circoleranno giornalmente 15 autoarticolati per i trasporti della Bundespost. Alessandro Fanutti

Singolare incidente ad un passaggio livello incustodito di Sankt Leonhard lungo la linea Villach-Sankt Veit an der Glan: un autoarticolato condotto da un autista di Spittal, incurante di un divieto di transito per i mezzi pesanti, è rimasto incastrato in una curva in prossimità del passaggio a livello, venendo poi "agganciato" da due vagoni di un treno merci che transitava di lì a poco. La linea è rimasta interrotta per un paio d'ore.
Alessandro Fanutti

In occasione dell'allargamento dell'Unione europea, le ÖBB, in collaborazione con la GySEV, le Ferrovie Ceche e quelle Slovacche, hanno offerto nei giorni 1 e 2 maggio, la possibilità di viaggiare gratis su tutti i treni locali in circolazione a cavallo degli ex confini, in particolare tra Vienna e Retz, Breclav, Bratislava, tra Wiener Neustadt e Gyor, Sopron e Szombathely e tra Graz e Szombathely. Dalla promozione sono stati esclusi gli IC, gli EC e gli EN.
Alessandro Fanutti

Da maggio sono entrate in servizio nella zona di Salisburgo le nuove composizioni di Talent, ovvero le elettromotrici a tre casse di fabbricazione Bombardier destinate ai servizi vicinali ed alla S-Bahn (in versione a 4 casse) della città di Mozart.
L'attività dei nuovi treni comincia con quattro mesi di ritardo rispetto alle previsioni a seguito dei minuziosi controlli di sicurezza cui sono stati sottoposti i nuovi treni, per effetto delle nuove disposizioni in tema di prevenzione degli incendi che sono state adottate dopo il disastro del trenino dei ghiacciai di Kaprun.
I nuovi Talent hanno una velocità massima di 140 km/h.
Alessandro Fanutti

Un Talent delle ÖBB (foto Ebg)

Sulla linea non elettrificata Arnoldstein-Kötschach Mauthen sono entrate in servizio da qualche settimana le nuove locomotive diesel del gruppo 2016, denominate Hercules, di fabbricazione Siemens, una sorta di Taurus a gasolio visto la diretta somiglianza estetica; le nuove 2016 sono andate a sostituire l'anziano gruppo 2043, hanno una potenza di 2.000 kW, raggiungono la velocità massima di 140 km/h e fanno parte della famiglia di locomotive denominata "Eurorunner".
Sulla stessa linea, per il servizio biciclette al seguito, sono in servizio degli appositi carri merce a quattro assi tipo Gabs, modificati per questa funzione e ridipinti nella livrea dei Regionalzüge con vistosi simboli blu delle bici sulle fiancate. I Gabs sostituiscono i tradizionali carri a due assi in livrea interamente blu. Alessandro Fanutti

L'Hercules 2016-002 (foto Siemens)

Il 19 maggio è stata inaugurata la rinnovata stazione centrale di Innsbruck, dopo tre anni di lavori.
La stazione del capoluogo tirolese registra giornalmente il passaggio di oltre 25.000 viaggiatori per 450 treni e nella sua veste rinnovata può ora soddisfare tutte le esigenze di servizio: 23 negozi sono stati aperti nell'ambito della stazione, fra cui un panificio ed un supermercato con apertura anche domenicale, mentre una farmacia, una drogheria, un ristorante e diversi bar completano l'offerta. Un nutrito programma di manifestazioni ha fatto da contorno all'inaugurazione ufficiale.
Alessandro Fanutti

Un banale incidente occorso nella Westbahnhof di Villaco ha provocato oltre 100.000 euro di danni alle strutture ferroviarie a causa del deragliamento di quattro carri in coda ad un treno merci; tra questi vi era anche una cisterna di gas che fortunatamente era vuota. Non vi sono state perturbazioni al normale traffico dei treni in transito.
Alessandro Fanutti

La linea ad alta velocità del TGV Mèditerranèe ha compiuto il 10 giugno i tre anni di vita: in questo lasso di tempo, tra Parigi e Marsiglia sono stati trasportati 57 milioni di passeggeri, 20 dei quali nel solo ultimo anno di esercizio. Alessandro Fanutti

Da aprile 2004, l'autostrada viaggiante Ro-La Basilea-Lugano consente il trasporto di automezzi fino a 4 metri di altezza senza essere intervenuti sulle dimensioni della galleria del Gottardo. La nuova offerta della Hupac è stata in-

fatti possibile grazie alla dotazione da parte della società intermodale di Chiasso di innovativi carri ultrabassi, che sfruttando un ulteriore abbassamento di 12 cm del piano di carico tra i due carrelli del vagone, permette di guadagnare spazio in altezza e quindi caricare camion fino a 4 metri di sagoma massima

Alessandro Fanutti

Resto del mondo

Forte crescita del trasporto merci per ferrovia negli Usa: è quanto prevede l'Association of American Railroads che stima nel 67% la percentuale di crescita della domanda entro il 2020, con la possibilità di creare nuovi 80 mila posti di lavoro.

Alessandro Fanutti

Trainwatching

La E 646.133, dopo essere stata rimessa a nuovo con una grande riparazione, è stata assegnata al deposito locomotive di Trieste.

Roberto Vassilich

Il 10 giugno è transitata sulla Pontebbana la locomotiva E 645.040 recentemente ridipinta nei colori del Treno Azzurro. Si tratta però di un falso storico perché le locomotive che erano state adibite al traino del Treno Azzurro, e perciò in livrea con due tonalità di azzurro, erano le E 646.035 e 037. Denis Carlutti

Ultima ora: Inaugurato il Fabbricato Viaggiatori del circuito vapore vivo

Con grande sorpresa del presidente del DLF e del responsabile della SAT, durante la manifestazione del 4 luglio, è spuntato dal nulla un fabbricato viaggiatori per la stazione del circuito vapore vivo.
All'apertura della giornata sulla scacchiera gigante presente al centro del circuito è apparso un enorme pacco regalo indirizzato a Roberto Francescatto e a Claudio Canton, rispettivamente presidente e responsabile, che recava l'invito a non essere aperto prima delle 16.15. Poco dopo l'ora convenuta i due rappresentanti venivano invitati a tagliare il nastro ed ad aprire il pacco alla presenza dei soci e dei partecipanti alla manifestazione. Con grande sorpresa dallo scatolone sbucava un fabbricato viaggiatori a tre porte costruito in puro stile italiano.
L'opera era spuntata nel giro di due ore (nella migliore tradizione abusivista! N.d.R.): essendo prefabbricata si era provveduto al suo montaggio poco prima dell'apertura del servizio ferroviario in scala.
La stazione è stata costruita, in gran segreto, in scala 1:10 con legno multistrato dai soci Roberto Vassilich e Roberto Talotti, quest'ultimo coadiuvato dalla moglie Vania. Anche i mattoni ed i coppi, realmente in cotto, sono in scala 1:10.
Ora restano da completare le finestre e gli interni, dei quali è già stato iniziato l'arredamento con mobili prodotti in Germania, sempre in scala 1:10, per le case di bambole.
Maggiori dettagli sulla stazione, per la quale bisognerà trovare un nome tramite un concorso, nei prossimi numeri.

Claudio Canton

Il momento dell'apertura del pacco dono (foto G. Viel)

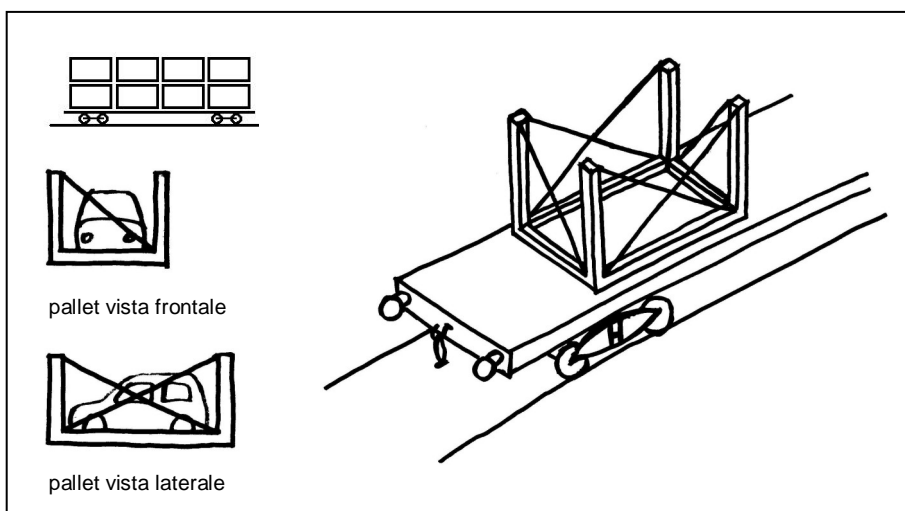
Il fabbricato viaggiatori ammirato dai partecipanti al vapore vivo (foto G. Viel)

Mercatino

CEDO carro ferroviario con microcamera in bianco e nero, completo di trasmettitore e ricevitore, adatto a riprendere il plastico dalla cabina di guida del macchinista in scala.
Prezzo da concordare.
Giorgio Botti, tel. 0432523146 (ore serali).

Realtà e modellismo - I treni della Pontebbana: il trasporto auto

Un tipo di trasporto merci molto presente a Udine è quello delle auto, molto spettacolare ed attraente in quanto composto da convogli completi.
Sulla Pontebbana in direzione di Venezia si incontrano i treni che trasportano in Italia le Fiat prodotte in Polonia, mentre nel senso opposto verso Tarvisio ci sono i convogli del gruppo Fiat che trasportano le auto destinate all'esportazione: oltre alle auto Fiat ci sono perciò anche Lancia ed Alfa Romeo; passano anche treni carichi di furgoni Fiat, Citroën e Peugeot. I convogli di auto arrivano da Melfi, quelli dei furgoni da Torino di Sangro. Da Tarvisio, sempre diretti a Venezia, qualche volta a Trieste, arrivano anche convogli di Daewoo e del gruppo Volkswagen, perciò anche con Audi e Skoda, di queste ultime qualche volta si hanno convogli completi; transitano anche convogli di pianali con station wagon della Chrysler ed a volte con Jeep Cherokee; sono molto rari i convogli con autocarri e trattori.
Transitano anche i convogli multicolori della Car Rail Logistic, immatricolati GySEV (vedi **il tender** n. 26).
Da Trieste, sempre diretti a Venezia, transitano a Udine treni di Nissan e Renault.
Per finire una curiosità: è accaduto che in stazione a Udine avvenisse un triplo incrocio di treni d'auto tutti tre carichi (per la cronaca Fiat, Volkswagen, Renault); uno arrivava da Tarvisio, uno da Venezia e l'ultimo da Trieste.
Ma il convoglio più interessante era quello della Fiat che viaggiava da Torino Orbassano alla Polonia con le auto, solitamente Punto, solo parzialmente montate, nel senso che esteriormente erano complete, ma prive di ruote e forse di motore. Le auto erano poste su degli speciali pallet (in pratica dei piccoli container aperti) a loro volta caricati su dei pianali. C'erano 8 auto su ogni carro in quanto ai 4 contenitori posti sul pianale ne erano sovrapposti altri 4, formando perciò due piani. In composizione al treno c'erano anche dei carri chiusi con pareti scorrevoli di tipo H a due o 4 assi, dove erano poste le parti mancanti ancora da montare sulle auto.
Può perciò essere interessante riprodurre questi convogli sui plastici, però, a meno di non avere plastici enormi, bisognerà accontentarsi di convogli da 4-6 carri, contro i 15-20 del reale, anche per questioni economiche. I convogli possono essere composti da carri scarichi che vanno a caricare, oppure carichi di auto o furgoni. Le auto possono essere dello stesso tipo o di più tipi, però facenti parte dello stesso gruppo industriale, ad esempio Fiat-Lancia-Alfa Romeo o Volkswagen-Audi-Skoda, avere lo stesso colore o vari colori. Qualche problema può esserci per formare i convogli Fiat per carenza di modelli delle sue auto.
I carri per il trasporto auto si trovano nei cataloghi Roco, Lima, Jouef, Fleischmann, Electrotren, Safer; Electrotren produce anche i pianali per furgoni, nella versione francese già carichi con i mezzi.
I carri multicolori della Car Rail Logistic sono prodotti dalla ditta artigianale austriaca Ti-H0, ma il costo non è proprio alla portata di tutte le tasche, visto il tipo di produzione.
La riproduzione del treno con le auto parzialmente montate è modellisticamente però più interessante. Basterebbero 4 pianali a carrelli da scegliere nella produzione di Roco, Lima, Rivarossi, Kleinmodellbahn, e 2 carri chiusi a pareti scorrevoli di tipo H a 2 o 4 assi (Roco, Electrotren, Kleinmodellbahn, Ferfix).
I pallet, metallici al vero, si possono riprodurre con profili in plastica o in ottone; sono abbastanza semplici da costruire (vedi fig.).
Le auto devono essere Fiat, in questo caso Punto, ma non essendoci il modello in scala 1/87 si potrebbe fare uno "strappo alla realtà" ed usare le 500 di tipo nuovo prodotte dalla Herpa, dopo averle private delle ruote.

Denis Carlutti

Notiziario della Sezione Appassionati Trasporti del DLF Udine

N° 33 – Anno 9 (N° 2 / 2004)
Allegato al Supplemento N° 1 al N° 2 – Maggio 2004 di Cronaca e Cultura Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine. Distribuzione gratuita.
Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94
Sped. in abb. post. art. 2 comma 20/b legge 662/96 - Udine

Direttore responsabile: Roberto Francescatto
Direttore esecutivo: Marco Miconi
Capo redattore: Claudio Canton
Direzione: via Cernaia 2 – Udine
Redazione: Carrozza SAT – Stazione di Udine
Fotocopiato in proprio